

Система NDA передбачає виконання доставки в центральну частину міста за двох ешелонною системою. Вантажним транспортом (перший ешелон) вантаж доставляється до транспортних вузлів, так званих консолідаційних центрів, де виконується перевантаження на транспорт з низьким рівнем викидів оксиду вуглецю в атмосферу (другий ешелон). Одними з перспективних варіантів таких транспортних засобів для постачання останньої милі є вантажні велосипеди.

Ефективність роботи такої насамперед залежить від місця розташування консолідаційного центру, визначення якого повинно враховувати параметри попиту, клієнтів та системи транспортування. При виборі раціонального варіанту дислокації консолідаційного центру можливо використовувати критерій мінімальної транспортної роботи при доставці вантажу від консолідаційного центру до кінцевих споживачів.

Важливим є те, що такі заходи повинні враховувати не лише свої економічні вигоди, а й оцінювати наслідки від дії транспортних засобів в контексті навколишнього середовища. Ефект від впровадження таких заходів можливо оцінювати:

$$M = \sum_{i=1}^n A_i \cdot m_i, \quad (1)$$

де n – загальна кількість домішок, що викидаються в атмосферу в рік;

A_i – показник відносної агресивності домішки i -го виду, ум.т/т;

m_i – маса річного викиду домішок i -го виду в атмосферу, т/рік.

ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ ДОСТУПНОСТІ МАРШРУТНОЇ МЕРЕЖІ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ПАРАМЕТРИЗАЦІЇ ЗУПИНОЧНИХ ПУНКТІВ

Логвіненко В.В.

Науковий керівник – Росолов О.В., канд. техн. наук, доцент

Пересування пасажирів по маршрутній мережі є невід’ємною складовою повсякденної активності будь-якого мешканця крупного міста. Пересування за метою формуються на основі пар взаємодії, наприклад, «робота-магазин», «магазин-дім» та інше. Це обумовлює різний їх годинний діапазон реалізації, однак усі вони повинні бути

виконані з мінімальними витратами часу. В зв'язку з цим середній час, що витрачається на одне пересування по маршрутній мережі, є одним з ключових показників оцінки якості надання транспортних послуг. Просторова оцінка території виконується на основі часу поїздки між певними ділянками (районами) міста та є елементом формування транспортної доступності.

Виходячи зі складових загального часу пересування транспортна доступність може бути розділена на елементи серед яких чітко виділяються дві групи: пішохідна доступність та безпосередня транспортна (чистий час поїздки в маршрутному транспортному засобі). В роботі шляхом експериментальних досліджень проведена оцінка просторової диференціації зупиночних пунктів маршрутної мережі міста Ужгород. В результаті оцінки двох альтернативних сценаріїв встановлено, що пішохідна доступність є менш значущою з боку транспортної доступності (як допущення в дослідженні прирівнюється часу поїздки в транспортному засобі). Даний результат отриманий в результаті моделювання загального часу пересування за умови, що час простою транспортного засобу на зупиночному пункті становить одну хвилину. Безумовно, в рамках подальших досліджень необхідно провести статистичну оцінку впливу варіативності даного показника на загальний час пересування по мережі. Це дозволить зробити комплексну оцінку залежності загальної транспортної доступності (час пересування по мережі) від часу простою транспортних засобів на зупиночних пунктах, безпосередньо, кількості даних зупиночних пунктів (щільності дислокації).

СУЧАСНІ СИСТЕМИ ПАРКУВАННЯ

Боцман А.О.

Науковий керівник – Ткаченко І.О., канд. техн. наук, доцент

Однією з умов концепції сталого розвитку міста є ефективна транспортна система та об'єкти її інфраструктури. Стрімке підвищення рівня автомобілізації призводить до збільшення навантаження на транспортну мережу міста, особливо у центральній частині. Часткове вирішення цієї проблеми у процесі транспортного планування може бути досягнуто шляхом раціональної організації, удосконалення та модернізації місць для паркування автомобілів.

За способом організації розрізняють такі види автостоянок: наземні та підземні, відкриті та закриті, одно рівневі та багаторівневі, механізовані та автоматизовані, комбіновані. В залежності від способу розташування місць виділяють паралельні, послідовні та змішані.